

Le città mobilitate sui binari

Il programma dell'amministratore delegato delle Ferrovie Lorenzo Necci per l'Italia del 2.000: sviluppo dell'Alta velocità per rilanciare il trasporto regionale e locale

GOFFREDO GALEAZZI
VALENTINO PARLATO

L'avvocato Lorenzo Necci presiede le Ferrovie da quattro anni. Ha tentato, in parte riuscendo, di rilanciare il treno in un paese che ha sempre privilegiato l'auto privata, e più in generale il trasporto su gomma, rispetto ai sistemi di trasporto collettivo. Considera un obiettivo realistico riuscire, entro la fine del millennio, a portare la quota di mercato del trasporto passeggeri al 16 per cento e quello merci al 20 per cento, dall'attuale quota del 12 per cento per entrambi.

Avvocato Necci, partiamo da un argomento di attualità. Il referendum della Svizzera per impedire il passaggio dei Tir sul suo territorio può rappresentare un'opportunità per rilanciare il trasporto ferroviario?

Se gli svizzeri vogliono entrare a far parte dell'Europa, devono tener conto di uno dei grandi temi della comunità europea, vale a dire la mobilità. Certo l'Europa non ha mai affrontato la questione della mobilità in maniera coerente, ogni paese ha dato risposte coerenti alla propria cultura e ai propri interessi. Esiste quindi il problema di come garantire mobilità alle persone e alle merci all'interno dell'Europa.

Finché non ci sarà un *master plan* europeo e finché non esisteranno condizioni di eguaglianza dei sistemi competitivi - strada, ferrovie, porti e aeroporti - ognuno si regolerà come meglio crede. Nelle attuali condizioni, perciò, dal suo punto di vista, la Svizzera fa una scelta difficilmente contestabile. E' contestabile, però, dal punto di vista dell'Europa.

L'unità nazionale dei vari stati europei è stata raggiunta con la rete ferroviaria. Si può fare l'unità europea senza le ferrovie?

Lei parla con chi difende le ferrovie, e di conseguenza sta facendo una guerra ai Tir. Il senso di responsabilità di un'Europa che intende diventare un paese impone di risolvere la modalità del trasporto merci per ferrovia attraverso un piano ferroviario. Adesso, la decisione svizzera accelera la necessità che l'Europa si doti di una politica del trasporto su ferrovia adeguata ai valori ambientalistici e al costo del trasporto. Infatti - e questo è il nodo di fondo - nessun sistema può reggere se non ha una comparazione di costi e benefici.

Oggi la strada è privilegiata rispetto alle ferrovie: in Italia costa di più spedire le merci utilizzando il treno piuttosto che i Tir.

E' una risultanza del mercato?

No, è una risultanza degli interventi programmatori degli staff nazionali che nel dopoguerra si sono orientati più verso il trasporto privato su strada che verso il trasporto ferroviario. E' un errore da riequilibrare attraverso l'azione non del singolo paese ma della comunità europea. L'Europa senza le infrastrutture non si fa. L'Europa dei parametri finanziari è una finta Europa.

Quindi si fa con la cultura che ispira il piano Delors (dal nome del presidente della commissione europea, ndr) per il lavoro?

Sicuramente, si fa con Delors. Finora, invece, l'Europa è stata costruita con le regole finanziarie di compatibilità, con le burocrazie europee.

Trasferiamo gli interessi particolaristici dei paesi europei nel nostro territorio. Le Regioni, che detengono un ruolo non indifferente nel determinare an-

che la politica del trasporto, possono rallentare il progetto dell'Alta velocità sui cui le Ferrovie contano molto per rilanciare il trasporto ferroviario. Qual è la vostra strategia per eliminare l'«inconveniente».

Dove gli enti locali hanno manifestato esigenze ragionevoli e razionali hanno avuto grandi soddisfazioni perché le Fs sono andate incontro a quelle esigenze che erano giuste. Il problema posto da Firenze era come attraversare la città con l'Alta velocità e la nostra scelta di attraversarla in galleria è andata incontro alle richieste della cittadinanza. Stessa cosa faremo a Bologna.

La grande scommessa che sta facendo Roma per il 2.000 si basa sull'utilizzo delle vecchie linee ferroviarie che tornano buone per fare la metropolitana. La «cura di ferro» di cui parla il sindaco della capitale Rutelli sono 450 chilometri di nuove linee metropolitane.

Il piano è identico per Napoli, per Milano, per Torino. Tutti i grandi agglomerati urbani possono riutilizzare il treno come un sistema di trasporto competitivo. Occorre quindi rilanciare il trasporto collettivo su binario, sia a livello regionale che urbano. In tutta Italia abbiamo già identificato 1.500 chilometri di rete ferroviaria trasformabile, in

cinque anni, in rete metropolitana di superficie. C'è da tener presente che partiamo da una situazione disastrosa: oggi la rete metropolitana non raggiunge, in tutta Italia, i 100 chilometri.

E' per questo che avete «prestat» Felice Mortillaro al comune di Roma? Vi serve un raccordo con l'amministrazione capitolina?

Non c'è dubbio che serve un raccordo, perché il trasporto ferroviario non si rilancia e si sviluppa se manca il coordinamento con i sistemi regionali e metropolitani.

E le stazioni?
Evidentemente dovranno diventare le nuove piazze di questo sistema. Il grande vantaggio che ha il treno rispetto a altri mezzi di trasporto collettivo è che parte dal centro della città.

Torniamo all'Alta velocità. La posizione ambientalista è contraria al progetto sia per l'impatto ambientale di una tale scelta sia per l'inevitabile taglio delle linee minori. Vediamo se riesce a convincere i lettori del nostro giornale del contrario.

Il ragionamento è sbagliato alla base. La cosiddetta Alta velocità, che è meglio chiamare quadruplicamento della rete, risponde solo alla necessità di potenziare le linee dove c'è molta domanda. L'Italia è l'unico paese al mondo che tra due grandi agglomerati urbani come Roma e Milano ha il doppio binario e basta. Tra Parigi e Lione ci sono sei binari, tra Francoforte e Berlino dodici.

Immaginare che due binari possano servire per il trasporto merci, il trasporto locale, quello regionale, quello nazionale, è una follia. Tra Roma e Milano siamo al limite del rischio perché abbiamo più di trecento treni al giorno che passano su soli due binari.

Il problema è quindi proprio l'opposto: creare un treno non per qualcuno di speciale ma per tanta gente - l'Alta velocità è meglio chiamarla Alta densità, Alta capacità di trasporto di per-

sona - in grado di spostare ogni giorno, per esempio tra Napoli e Milano, 50 mila persone. Quando diamo vita a una linea per il trasporto passeggeri, le altre linee si specializzano nel trasporto merci e in quello locale. E la domanda su queste linee di adduzione, considerate finora marginali, è destinata a incrementare tanto che abbiamo deciso di non chiudere più le linee a scarso traffico.

L'Alta velocità, quindi, intesa come potenziamento del traffico ferroviario, perché la nostra Alta velocità è fatta anche in funzione del trasporto merci: «

giorno passano i passeggeri, e notte le merci.

Ma per far questo, come abbiamo già sottolineato serve programmazione nazionale e europea. Ma l'programmazione non è in antitesi al mercato?

Mercato e programmazione non sono in antitesi. Ovviamente non si può programmare il mercato, ma è possibile programmare l'offerta al mercato. Il segno della nostra epoca sarà un incremento della domanda di trasporto, né qualcuno può illudersi che le telecomunicazioni riducano la mobilità fisica, che

invece è destinata a aumentare un livello insopportabile.

Se la mobilità fisica la risolviamo attraverso il sistema privato dell'auto, a cui poi dobbiamo dare anche l'infrastruttura cioè strade, autostrade, pi cheggi, non ne usciamo. E' stato quindi che deve programmare delle infrastrutture capaci e capaci di favorire un trasporto collettivo rispetto a un trasporto individuale. Il ruolo dello stato quindi non è affatto finito, semmai è potenziato in un mercato che altrimenti è caotico, senza regole.

Lo stato deve poi scegliere di

investire le proprie risorse. Per l'Alta velocità abbiamo utilizzato una forma mista di finanziamento pubblico-privato perché la domanda è tanto forte che permette l'ammortamento dell'investimento in quindici anni. Una soluzione che non è praticabile su altre linee, e di conseguenza è lo stato che deve per forza fare da regolatore dei flussi, operare delle scelte.

Siamo in campagna elettorale, ma nessuno parla dei trasporti. Perché?

E' una campagna elettorale in cui prevalgono molto spesso le parole, le ideologie, piuttosto

che i programmi, le scelte reali mantenibili.

Allora parliamo noi dei programmi, per esempio di privatizzazioni. Le Fs hanno due società privatizzabili, la Banca nazionale delle comunicazioni e la Cit, che potrebbero dare risorse da utilizzare nei vostri piani di sviluppo. Quali sono i suoi progetti?

Le risorse che lo stato mette a disposizione non sono sufficienti e, di conseguenza, le Fs devono ottenere risorse da tutte quelle attività che non sono strettamente legate all'obiettivo strategico, che è quello del trasporto intermodale attraverso un sistema integrato di offerta. Quindi ben vengano la valorizzazione del patrimonio immobiliare, le dismissioni di alcuni rami di attività. Per la banca bisogna avere il buon momento, l'offerta giusta, ma la tendenza è questa, la Bnc va privatizzata.

Stesso discorso per la Cit?

E' un po' diverso. Ritengo che la Cit vada gestita da operatori specializzati, da *tour operator*, e arriveremo a privatizzarla. D'altra parte una società che funge da biglietteria ferroviaria è utile alle Fs, e infatti stiamo aumentando la nostra richiesta di società affinché vendano biglietti. Quindi per certe attività la Cit rimane sinergica con le Ferrovie.

Un'altra risorsa che potrebbe valorizzare è la vostra rete a terra, soprattutto adesso che è partita la gara per il secondo gestore del telefonino europeo. Siete stati corteggiati, ma finora non se ne è fatto nulla. Perché?

Deve essere il governo a decidere cosa fare della rete delle ferrovie, non può essere una nostra scelta. E poi, quando si ha la disponibilità di una risorsa, è necessario saper gestire il rapporto con il mercato, altrimenti si rischia di fare un buco nell'acqua.

E per l'occupazione, che rappresenta attualmente la domanda più forte del paese, cosa offrono le Ferrovie?

Torniamo un attimo indietro. Quando diciamo che l'Alta velocità sarà in grado di incrementare la domanda di trasporto - passeggeri e merci - non solo lungo la grande dorsale nord-sud ma anche sulle linee marginali, finora scarsamente redditizie, significa che ci proiettiamo verso nuovi investimenti, nella rete e nelle infrastrutture ferroviarie, da affidare principalmente all'industria nazionale. In secondo luogo il nostro contributo all'occupazione è di fornire una rete efficiente che permetta la localizzazione delle industrie. L'impresa mondiale su cosa basa la sua scelta di localizzazione della produzione? Su sistemi efficienti, di comunicazione e di mobilità. Perché il costo del lavoro in certe aree regionali è ormai non paragonabile rispetto ai parametri europei, e quindi l'impresa manifatturiera a alto costo del lavoro si andrà a localizzare lì. Tanto la commercializzazione, cadute le barriere ideologiche, militari, è ormai unica, mondiale.

Di conseguenza tutta la battaglia per l'occupazione non può più essere risolta in termini tradizionali. Si può risolvere solo in termini di competizione tra sistemi, l'Europa che si confronta con gli Stati Uniti, gli Stati Uniti con il Giappone, e così via.